Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5252

27. 09. 89

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/5083 —

Zukunft der Main-Weser Bahn – Ruhr-Sieg Strecke

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 25. September 1989 – E 14/00.02.13/286 Bb 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

I. Fernbereich

1. Welche Investitionsmaßnahmen in welcher Kostenhöhe und welche anderen strukturverbessernden Maßnahmen sind von der Bundesregierung bzw. der Bahn auf und im Bereich der Kursbuchstrecken 360, 420 und 520 geplant? Welche Verbesserungen für den Personen- und Gütertransport werden dadurch erreicht (Reise- und Transportzeit, Erschließung der Fläche, Transportkapazität)?

Die Deutsche Bundesbahn plant im Zeitraum 1990 bis 1994 im Bereich der Kursbuchstrecken 360, 420 und 520 die in der beigefügten Zusammenstellung enthaltenen Investitionsmaßnahmen. Die Maßnahmen dienen der Erhaltung der Anlagen sowie der Rationalisierung und Angebotsverbesserung. Sie tragen dazu bei, die Leistungsfähigkeit der Strecken zu erhalten oder zu verbessern und das Erscheinungsbild der Personenbahnhöfe kundenfreundlicher zu gestalten. Diese Investitionen sind mit Kosten in Höhe von

70,7 Mio. DM für die Kursbuchstrecke 360
83,1 Mio. DM für die Kursbuchstrecke 420
71,3 Mio. DM für die Kursbuchstrecke 520

verbunden.

Im Rahmen der im Bundesverkehrswegeplan 1985 enthaltenen und weitgehend fertiggestellten Ausbaustrecke Friedberg – Gießen stehen bis zum Abschluß der Maßnahmen noch Investitionen in Höhe von 4 Mio. DM an.

Über die vorgenannten Investitionen hinaus sind auf den Kursbuchstrecken 420 und 520 folgende S-Bahn-Maßnahmen geplant:

I. Einrichtung eines S-Bahn-Vorlaufbetriebes Köln – Siegburg (– Au/Sieg); Kursbuchstrecke 420

Im Zusammenhang mit der Realisierung der 3. Bau- und Betriebsstufe der S-Bahn Köln wird diese Strecke derzeit S-Bahn-gerecht ausgebaut. Die Baukosten werden von der Deutschen Bundesbahn auf 109 Mio. DM veranschlagt. Im Rahmen des S-Bahn-Vorlaufbetriebes ist ein 30-Minuten-Rhythmus bis Siegburg und ein 60-Minuten-Rhythmus bis Au/Sieg vorgesehen. Die Ausdehnung des 30-Minuten-Rhythmus bis Hennef/Sieg wird derzeit von der Deutschen Bundesbahn erwogen. Zusätzlich zum beschriebenen S-Bahn-Vorlaufbetrieb besteht zwischen Köln und Siegen stündlich ein Eilzugangebot.

2. Bau eines S-Bahn-Gleises (3. Gleis) zwischen Frankfurt/M. West und Bad Vilbel; Kursbuchstrecke 520

Diese Ausbaumaßnahmen befinden sich derzeit im Stadium der Vorplanung. Erste Kostenschätzungen der Deutschen Bundesbahn ergeben für einen eventuellen dreigleisigen Streckenausbau ein Investitionsvolumen von ca. 120 Mio. DM. Ergänzend wird auf die Antwort zur Frage 4 hingewiesen.

Als strukturverbessernde Maßnahme kann die Inbetriebnahme der Inter-Regio-Linie 19 (Kassel – Konstanz) zum Sommerfahrplan 1989 hervorgehoben werden. Mit ihr wurde auf der Main-Weser-Bahn der 2-Stunden-Takt mit modernen Wagenzügen in neuer Ausstattung eingeführt, wobei diese Züge auch über einen Bistro-Café-Wagen verfügen.

Für die Ruhr-Sieg-Strecke ist ab Sommerfahrplan 1991 als Zwischenlösung die Einführung einer D-Zug-Linie Münster – Hagen – Siegen (W) – Gießen – zunächst bis Frankurt/M. im 2-Stunden-Takt geplant, die voraussichtlich Mitte der 90er Jahr in Inter-Regio-Qualität mit Bistro-Café-Wagen über Frankfurt hinaus (Gemünden – Würzburg – Bamberg) verkehren wird.

2. Welchen Stellenwert in der Planung der Bundesbahn hat die Untertunnelung des Hauptbahnhofs in Frankfurt für Durchfahrgleise zum Ostbahnhof?

   Welche Projektvarianten gibt es? Kosten in welcher Höhe würden entstehen? Wie groß sind die Zeitgewinne, die die Reisenden dadurch erreichen könnten? Welcher volkswirtschaftliche Nutzen durch diese Zeitgewinne kann geschätzt werden? Wie groß ist die Kapazitätsentlastung für den Hauptbahnhof?

Nach dem Bericht der Deutschen Bundesbahn kann die Wirtschaftlichkeit des Projektes „Fernbahntunnel Frankfurt/M." gegenwärtig noch nicht abschließend beurteilt werden, da wichtige Grundlagen dafür zusammen mit der Stadt Frankfurt/M. noch erarbeitet werden müssen. Gegenwärtig werden insbesondere die Auswirkungen des Fernbahntunnels auf den IC-Verkehr gutachterlich untersucht. Sollte sich ein Fernbahntunnel aus verkehr-

licher und städtebaulicher Sicht als notwendig erweisen, so ist nach Auffassung der DB bei unzureichender Wirtschaftlichkeit des Projektes die finanzielle Förderung durch Land und Stadt unverzichtbar.

Die derzeitigen Projektvarianten

1. Fernbahntunnel mit Tiefbahnhof unter dem jetzigen Hauptbahnhof in Ost-West-Lage auf der Basis des Vorschlags der TH Darmstadt und

2. Neugestaltung der Bahnanlagen in Frankfurt/M. mit Tiefbahnhof in Nord-Süd-Lage einschließlich umfangreicher städtebaulicher Maßnahmen im Frankfurter Westen

bedürfen noch einer eingehenden gutachterlichen Untersuchung.

3. Wird es im Hauptbahnhof Frankfurt durch die Neubaustrecke Frankfurt–Köln und des dabei zusätzlich induzierten Verkehrs zu noch stärkeren Kapazitätsengpässen auf der Strecke nach Gießen kommen? Wie beseitigt die Bahn diese Engpässe ggf.?

Ziel der Deutschen Bundesbahn ist es, das Angebot attraktiver und – u. a. durch den Abbau von Kapazitätsengpässen – den Betrieb flüssiger zu gestalten.

4. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zur Beseitigung des Engpasses Frankfurt/M.-Westbahnhof bzw. Bad Vilbel (evtl. 4. Gleis)?

Welchen Stellenwert bei der Bahn hat der Bau eines dritten Gleises zwischen Frankfurt/M. Hbf. und Gießen? Kosten in welcher Höhe würden durch dieses Projekt erforderlich? Ist zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dieser Strecke auf der ganzen Länge oder nur in bestimmten Bereichen eine Kapazitätserweiterung notwendig? Reisezeitgewinne in welcher Größenordnung könnten erreicht werden? Welche Verbesserungen des Nahverkehrs- und Regionalverkehrsangebots wären möglich? Wie stehen derzeit die Gebietskörperschaften und die Wirtschaftsverbände an dieser Strecke, in Mittel- und Oberhessen und im Siegerland zum Ausbau dieser Bahnverbindung?

Der Bund ist grundsätzlich bereit, dem Bau eines besonderen S-Bahn-Gleises zwischen Frankfurt/M.-West und Bad Vilbel mit geschätzten Kosten von ca. 120 Mio. DM (Preisstand 1988) zuzustimmen, wenn

– das Land Hessen für die Realisierung die Initiative ergreift,

– die Deutsche Bundesbahn von den Kosten der Infrastruktur freigestellt wird (Bund kann bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernehmen; Land/Kommunen 40 Prozent sowie 7 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten als Zuschuß zu den nichtzuwendungsfähigen Planungs- und Bauaufsichtskosten) und

– sichergestellt ist, daß dem Bund und der Deutschen Bundesbahn durch die Maßnahme keine neuen Folgekosten entstehen.

Ein eventueller viergleisiger Ausbau zwischen Frankfurt/M.-West und Bad Vilbel – der derzeit von der Deutschen Bundesbahn jedoch nicht weiter verfolgt wird – würde zu Kosten in Höhe von ca. 375 Mio. DM (Preisstand 1984) führen.

Aufgrund der Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 1985 konnte über die Ausbaustrecke Friedberg – Gießen hinaus ein ergänzender dreigleisiger Ausbau zwischen Frankfurt/M. und Gießen weder volks- noch betriebswirtschaftlich vertreten werden.

5. Wie steht die Bundesregierung der Idee einer Linienverknüpfung im Bereich Wetzlar–Gießen gegenüber, d. h. statt Inter-Regio-Endbahnhof Gießen je eine Fernlinie
   a) Köln–Siegen–Wetzlar–Gießen–Kassel und
   b) Hagen–Siegen/Weidenau–Wetzlar–Frankfurt (an Gießen vorbei)?

Die Deutsche Bundesbahn entscheidet nach den gesetzlichen Bestimmungen in Fragen der Fahrplanplanung und Angebotsgestaltung – hierzu gehört auch die Einrichtung von Inter-Regio-Linien mit den entsprechenden Halten – in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung.

Der Vorschlag würde das Einrichten einer weiteren Inter-Regio-Linie bedeuten, die auf den Abschnitten Siegen – Gießen und Gießen – Kassel jeweils zusätzlich zu den geplanten Linien 22 und 19 verkehren würde. Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn fehlen für einen sich dabei ergebenden Inter-Regio-Stundentakt entsprechende Reisendenpotentiale. Nach Einführung einer Zwischenlösung mit drei D-Zug-Paaren in der Relation Köln – Siegen – Gießen zum Sommerfahrplan 1988 hat die Deutsche Bundesbahn festgestellt, daß insbesondere im Abschnitt Köln – Siegburg dieses Zug-Angebot überwiegend von Nahverkehrsreisenden genutzt wird und für eine volle Inter-Regio-Bedienung im 2-Stunden-Takt zwischen Köln und Siegen eine entsprechende Nachfrage fehlt.

6. Welchen Stellenwert bei der Bahn hat die Nordeinfahrung der Ruhr-Sieg-Strecke in den Gießener Bahnhof (über die Trasse der ehemaligen Bahnlinie Wetzlar–Lollar und Rückführung durch kurze Neubauschleife zwischen Launsbach und Wißmar)?

Eine eventuelle Nordeinführung der Ruhr-Sieg-Strecke in den Bahnhof Gießen würde von der Deutschen Bundesbahn für den Nah- und Regionalverkehr grundsätzlich positiv beurteilt, da eine derartige Maßnahme zur Verbesserung der Pendlerverkehre aus dem Lahn-Dill-Gebiet in den Ballungsraum Rhein-Main beitragen könnte. Aufgrund der Priorität anderer wichtiger Vorhaben sieht die Deutsche Bundesbahn jedoch derzeit keine Möglichkeit, die Maßnahmen aus dem Investitionshaushalt der Deutschen Bundesbahn zu finanzieren.

7. Gibt es in diesem Zusammenhang Pläne bei der Bundesbahn über eine Abkürzung des Weges vor Hagen mit Hilfe eines Tunnels und kurzer Neubaustrecke, wodurch ein Kopfmachen verhindert würde?

Bei der Deutschen Bundesbahn gibt es keine diesbezüglichen Planungen.

II. Nahbereich

1. Plant die Bundesregierung Änderungen in der Struktur der Flächenerschließung durch Bahnbus und Zweigstrecken im Hinblick auf den neuen Fernverkehr (Inter-Regio u. ä.) wie neue oder anders geführte Buslinien, z. B.
   a) Verlängerung der Buslinie 5402 Wetzlar-Niederkleen bis zum Fernverkehrshaltepunkt Butzbach (ca. 6 km) zur Anbindung an Frankfurt,
   b) neue Buslinie aus dem Waldsolmser und Schoffengrunder Raum ebenfalls zur Anbindung an Frankfurt,
   c) Verlängerung der Buslinie 5404 zwischen Hohenahr-Altenkirchen und Bischoffen zur besseren Anbindung des Hohenahrer Raumes an die Schiene?

Bei der Änderung in der Struktur der Flächenerschließung durch Bus und Schiene berücksichtigt die Deutsche Bundesbahn im Hinblick auf ihre Planungen sowohl neue Nachfrageströme als auch mögliche Verlagerungen bereits vorhandener Verkehrsströme. Der Bundesminister für Verkehr begrüßt dieses Vorgehen, obgleich es ihm nicht möglich ist, der Deutschen Bundesbahn die Einzelheiten der diesbezüglichen Planungen vorzuschreiben.

Durch die Rahmenvereinbarungen zwischen dem Land Hessen und der Deutschen Bundesbahn über die künftige Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist sichergestellt, daß die Planung von Verbesserungen der regionalen Verkehrsbedienung und der Erschließung der Fläche nicht in Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und ÖPNV-Trägern, sondern in zweckmäßiger Arbeitsteilung zwischen Bus und Schiene mit dem Ziel der Schaffung eines integrierten Gesamtnetzes erfolgt.

Hinsichtlich der Einzelfragen a) bis c) hat die Deutsche Bundesbahn wie folgt Stellung genommen:

a) Die Bedienung der an der Regionalbuslinie 5402 (Wetzlar-Lang, Göns-Niederkleen) liegenden Orte ist auf den Bereich Wetzlar ausgerichtet. Eine Verlängerung der Strecke nach Butzbach ist nicht beabsichtigt, zumal diese Orte im Bedienungsbereich der Butzbach-Licher-Eisenbahn liegen.

b) Der Raum Waldsolms wird durch den Geschäftsbereich Bahnbus (GBB) Untermain im Rahmen des Streckenabschnittes Grävenwiesbach – Braunfels der Kursbuchstrecke 5933 bedient. Eine Änderung bzw. Ausweitung dieser Strecke ist derzeit nicht vorgesehen.

   Die Ortsteile von Waldsolms und Schoffengrund sind durch Linien privater Omnibusunternehmer (Weilburg – Hirschhau-

sen, Aßlar – Werdorf) erschlossen. Jeweiliger Endpunkt der Linien ist der Bahnhof Wetzlar. Im Mittelzentrum Wetzlar, welches die Hauptzielrichtung der Verkehre aus den Räumen Waldsolms und Schoffengrund darstellt, ist eine Verknüpfung von Bus und Eisenbahn hergestellt, von dem aus der Ballungsraum Frankfurt/M. über die Schiene erreicht werden kann.

c) Die Kursbuchstrecke 5404 besteht seit 2 Jahren nicht mehr. Aus organisatorischen Gründen ist diese Verbindung mit der Regionalbuslinie 5401 zusammengelegt worden.

Mit der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) bestehen aus dem Bereich Hohenahr – Altenkirchen / Bischoffen – Niederweidenbach derzeit direkte Verbindungen nach Wetzlar und damit eine Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn. Durch Umsteigen von den Bussen der RKH in die privater Omnibusunternehmen besteht Anschluß in Biebertal-Bieber nach Gießen.

An eine Ausdehnung des Angebotes der Regionalbuslinie 5401 ist aufgrund der sehr geringen Nachfrage nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn nicht gedacht.

2. Die Stadt Herborn wird nach derzeitigen Planungen nicht direkt an das Inter-Regio Netz angebunden werden.

   Wie gewährleistet die Bahn die Zubringung des Nahverkehrs zum attraktiven Fernverkehrssystem ohne Zeit und Komfortverlust aus dem Gladenbacher Raum, dem Aartal (Bischoffen, Siegbachtal, Mittenaar), dem hohen Westerwald (Greifenstein, Driedorf, Rennerod), der Gemeinde Sinn und der Stadt Herborn selbst?

Auch für den Fall, daß Herborn kein Inter-Regio-Halt wird, ist nach Ansicht der Deutschen Bundesbahn eine Verknüpfung des Nahverkehrs aus der Lahn-Dill-Region und dem Hohen Westerwald mit dem attraktiven Fernverkehr ohne wesentliche Zeit- und Komfortverluste mit Taktteilzügen und Zubringer-Zügen des Nahverkehrs zu den benachbarten Inter-Regio-Halten denkbar. Derzeit sind folgende Möglichkeiten gegeben, aus den in der Fragestellung beschriebenen Regionen das Inter-Regio-Netz zu erreichen

— Aus dem Gladenbacher Raum sowie aus dem Siegbachtal (Offenbach, Bicken, Ballersbach, Bischoffen) bestehen Anschlüsse auf der Schienenstrecke 368 (Niederwalgern – Herborn) sowie Busverbindungen auf der Regionalbuslinie 5345 (Marburg – Herborn – Dillenburg) nach Dillenburg.

— Greifenstein ist über die Regionalbuslinie 5405 direkt mit Wetzlar oder durch Umsteigen in Stockhausen (Kursbuchstrecke 540) mit Gießen und Koblenz verbunden.

— Von Driedorf und Rennerod bestehen über die Regionalbuslinie 5353 Direktverbindungen von und nach Dillenburg.

— Sinn und Herborn sind neben dem Schienenanschluß (Kursbuchstrecke 360) über die Regionalbuslinien 5350 und 5351,

Herborn außerdem über die Regionalbuslinien 5352 und 5353 mit Dillenburg verbunden.

Weiterhin wird nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn die Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) nach Vorliegen der Fahrpläne für das Inter-Regio-Netz Möglichkeiten des Anschlusses der vorgenannten Städte und Gemeinden an die Inter-Regio-Züge von und nach Frankfurt/Main in Dillenburg prüfen.

Zusammenstellung über Investitionsmaßnahmen/Investitionskosten der Deutschen Bundesbahn im Bereich der Kursbuchstrecken 360, 420 und 520 für den Zeitraum 1990 bis 1994

1. Kursbuchstrecke 360 (Gießen – Hagen)

	Mio. DM
SpDrS 60-Stellwerk	4,9
Instandsetzung Nachrodter- und Pragpauler-Tunnel	1,7
Instandsetzung Buchholzer Tunnel	0,9
Instandsetzung Rudersdorfer Tunnel	3,5
Erweiterung der Verladeanlage in Letmathe	0,9
Gleisplanrationalisierung auf der Strecke Hagen – Haiger	3,7
Neubau der Straßenbrücke in km 97,2	4,0
Erneuerung der Signalanlagen in Finnentrop	15,0
Erneuerung der Signalanlagen in Kreuztal	20,0
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 28,4	3,2
Instandsetzung des Utterlinger Tunnel	0,7
Parkplätze bei Bf Hagen Hbf.	0,7
Gleisplanrationalisierung in Hagen-Haspe	1,4
Erneuerung der Feldwegüberführung in km 120,7	0,8
Verbesserung des Erscheinungsbildes der Bahnhöfe auf der Strecke Gießen – Dillenburg	1,5
Spurplanvereinfachung in Dillenburg	4,6
Spurplanvereinfachung in Haiger	0,8
Spurplanvereinfachung in Herborn	1,1
Spurplanvereinfachung in Ehringshausen	1,3
	70,7

2. *Kursbuchstrecke 420 (Siegen – Köln)*

	Mio. DM
Fernsteuerzentrale in Siegen	5,5
Erneuerung der Eisenbahnüberführung in km 105,9	7,8
Erneuerung der Eisenbahnüberführung in km 88,9	2,7
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 118,1	3,5
Fernsteuerzentrale in Betzdorf	1,4
Instandsetzung an Brachbacher Tunnel	3,1
Renovierung des Empfangsgebäudes in Siegen	0,8
Spurplanvereinfachung auf der Strecke Betzdorf – Haiger	2,4
Sanierung der Felswände in km 68,9 und 78,0	0,6
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 119,7	3,5
Instandhaltung der Fernmeldeanlagen auf der Strecke Köln – Siegen	1,1
Instandsetzung des Büdenhäuser Tunnel	3,0
Instandsetzung des Frensburger Tunnel	0,6
Gleisplanrationalisierung im Streckenabschnitt Siegen – Betzdorf	2,4
Sanierung der Felsböschung in km 141,0	2,3
Instandsetzung des Bahndamms in km 138,7 und 3,1	1,1
Neubau der Eisenbahnüberführung in km 4,9	10,0
Neubau der Eisenbahnüberführung in km 16,8	2,0
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 49,0	2,0
Eisenbahnüberführung in km 23,1	5,0
Fernsteuerung der Signalanlagen in Herchen	1,5
Fernsteuerung der Signalanlagen in Schladern	2,0
Sanierung von Felsböschungen im Streckenabschnitt Köln – Au	3,1
Sanierung der Stützwand in Au	1,5
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 21,5	2,5
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 21,9	5,0
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 23,2	5,0
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 66,1	0,8
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 50,3	0,9
	83,1

3. *Kursbuchstrecke 520 (Frankfurt/M. – Kassel)*

Erneuerung des Kreuzungsbauwerks Homburger Damm	8,0
Neubau der Signalanlagen in Gensungen-Felsberg und Zimmersrode	16,0
Neubau der Signalanlagen in Stadt Allendorf	8,0
P + R-Anlage in Gießen mit schienenfreiem Zugang	7,9
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 19,6	4,2
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 61,5	1,6
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 37,8	1,1
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 109,9	1,3
Instandsetzung der Eisenbahnüberführung in km 89,4	0,9
Erneuerung der Eisenbahnüberführung in km 20,28	2,7
Umbau des Empfangsgebäudes in Gießen	4,5
Erneuerungsmaßnahmen im Empfangsgebäude Bf Friedberg	0,8
Erneuerung des Empfangsgebäudes im Bf Bad Nauheim	0,6
Spurplanvereinfachungen in Gießen	1,0
Spurplanvereinfachung in Lollar	2,4
P + R-Anlage in Bad Nauheim	4,5
Dammsanierung in km 21,5	2,1
Dammsanierung in km 65,0	3,1
Dammsanierung in km 9,3	0,6
	71,3

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333